



## Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine

95-1 | 2007  
Trafic transalpin

---

# Logiques et contradictions du trafic transalpin dans le contexte politique et social européen

Manfred Perlik

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rga/204>  
DOI : 10.4000/rga.204  
ISSN : 1760-7426

### Éditeur

Association pour la diffusion de la recherche alpine

### Édition imprimée

Date de publication : 15 mars 2007  
Pagination : 93-102  
ISBN : 978-2-200-92328-0  
ISSN : 0035-1121

### Référence électronique

Manfred Perlik, « Logiques et contradictions du trafic transalpin dans le contexte politique et social européen », *Revue de Géographie Alpine | Journal of Alpine Research* [En ligne], 95-1 | 2007, mis en ligne le 03 mars 2009, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rga/204> ; DOI : 10.4000/rga.204

---

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.



La *Revue de Géographie Alpine* est mise à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

# *Logiques et contradictions du trafic transalpin dans le contexte politique et social européen*

Manfred Perlik

---

## NOTE DE L'ÉDITEUR

Traduit de l'anglais par Guillaume Prudent

## NOTE DE L'AUTEUR

Cet article reprend les résultats d'une enquête réalisée dans le cadre du projet Interreg III MONITRAF

## **Trois champs thématiques avec leurs logiques internes pour expliquer l'augmentation du trafic**

### **La logique politique**

- <sup>1</sup> Les transports et la mobilité sont basés sur des logiques politiques et économiques d'unification européenne. L'analyse de la *logique politique* est fondée sur des documents-clés européens<sup>1</sup> aussi bien que sur certains textes de lois nationaux, notamment en Allemagne et en Suisse. La logique politique comprend :
- Une volonté politique de créer un Marché Unique Européen en permettant des économies d'échelle, c'est-à-dire des économies basées sur des divisions spatiales à grande échelle du travail.

- Une vision socio-politique : la paix et la diversité culturelle sous un même toit européen commun.
- Un développement régional sans gradient social majeur, si bien que le projet n'échoue pas à cause de contradictions internes.

Tableau 1. Chiffres-clés sur le trafic à l'intérieur de l'Union Européenne<sup>2</sup>.

	GDP [%]	Emplois [million]	Proportion des émissions de CO <sub>2</sub> [%]
Trafic aérien	2,6	3,1	25
Trafic terrestre	11,0	16,0	
Augmentation prévue* du trafic de marchandises, 1997-2015 : 64%			

\*Estimations de la Coalition d'Accord du Gouvernement Fédéral Allemand, 2005.

- 2 Dans le même temps, la logique politique européenne montre des contradictions essentielles dans ces objectifs premiers :
  - L'Union Européenne est autant un marché unique qu'un cadre politique communautaire. La phase de création de l'Union Européenne a été dominée par des relations économiques, mais dans le même temps, un processus politique d'intégration était lancé, ce qui a permis de sauver l'Europe de guerres majeures. Bien que l'Union Européenne soit perçue comme une institution controversée par les populations européennes, l'intégration politique et culturelle, ainsi que le principe de libre mobilité individuelle ne sont pas remises en question.
  - *Différents modèles de régulations existent dans le cadre européen.* L'hétérogénéité historique des pays européens persiste à travers différents systèmes de pensée et différentes cultures. Cette hétérogénéité peut être vue de diverses manières dans les compromis qu'on trouve quotidiennement dans la politique commune européenne (par exemple en ce qui concerne les problématiques environnementales ou le rôle des transports).
  - *Différentes périodes et différentes priorités se sont superposées.* Dans un premier temps, il y eut l'idéologie de la croissance économique. Le principe de durabilité a ensuite été mis en avant dans le discours. Les politiques actuelles reflètent la focalisation sur des pôles de compétences qui peuvent se montrer compétitifs dans un monde de globalisation.
  - *Les intérêts différents des corridors de transit, des régions périphériques et des zones métropolitaines.* Les mouvements de protestation contre le trafic transalpin et contre la détérioration des infrastructures dans les régions de montagne ont mis en avant l'existence de ces conflits d'intérêts.
- 3 L'analyse de ces politiques régionales signifie que la coexistence de règles et de régulations conflictuelles est une source permanente de marchandage autour des intérêts divergents. Actuellement, la stratégie de l'Union Européenne d'achever une cohésion à long terme, en liant intégration politique et économique, a donné une certaine légitimité à la mobilité. Le principe d'une intensification des échanges entre acteurs est bien accepté, même auprès d'habitants des régions montagneuses. Des problèmes d'acceptation se présentent uniquement lorsque les personnes sont directement concernées. La coexistence de différents points de vue et de différents objectifs offre également un potentiel de changements et d'innovations dans l'intérêt des régions

affectées par les nuisances des transports. Cependant, ceci n'est vrai que si ces régions sont considérées comme équivalentes en terme d'économie, de démographie et de culture.

## La logique économique

- 4 L'analyse de la *logique économique* est fondée sur l'étude des processus globaux de restructuration des secteurs économiques, des choix de localisation des entreprises, et des efforts des régions pour maintenir leurs pouvoirs économiques respectifs. Les thématiques suivantes sont en rapport avec le transport :
  - L'augmentation quantitative de la production de marchandises pour parvenir à des économies d'échelle, mais aussi pour mener des politiques de croissance en vue de prévenir des conflits sociaux.
  - L'interaction croissante entre les acteurs économiques.
  - Le déclin des marchés locaux attachés aux territoires et de la proximité des biens et des services publics.
  - Le transport a deux fonctions : c'est tout d'abord une étape nécessaire pour la production de marchandises, mais c'est également un secteur économique à part entière, avec ses propres logiques d'usage. Depuis la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, le marché de la logistique s'est développé, entraînant une augmentation de volume du trafic.
  - La préférence donnée au transport routier est due au meilleur ajustement de ce secteur aux contraintes de production.
  - Des nouveaux systèmes de production qui tiennent compte d'une centralisation accrue. La division spatiale et fonctionnelle du travail continuera d'augmenter jusqu'à ce que les désavantages (par exemple les effets négatifs de la mobilité forcée) dépassent les avantages.
- 5 Ceci amène également les considérations suivantes : bien que la logique économique soit cohérente en soi, il existe néanmoins des contradictions. La plus importante d'entre elles réside dans les conflits d'intérêts entre les acteurs économiques et, de plus en plus, entre les régions. Ces dernières poursuivent des buts économiques (la croissance régionale) et apparaissent comme des acteurs collectifs à part entière.

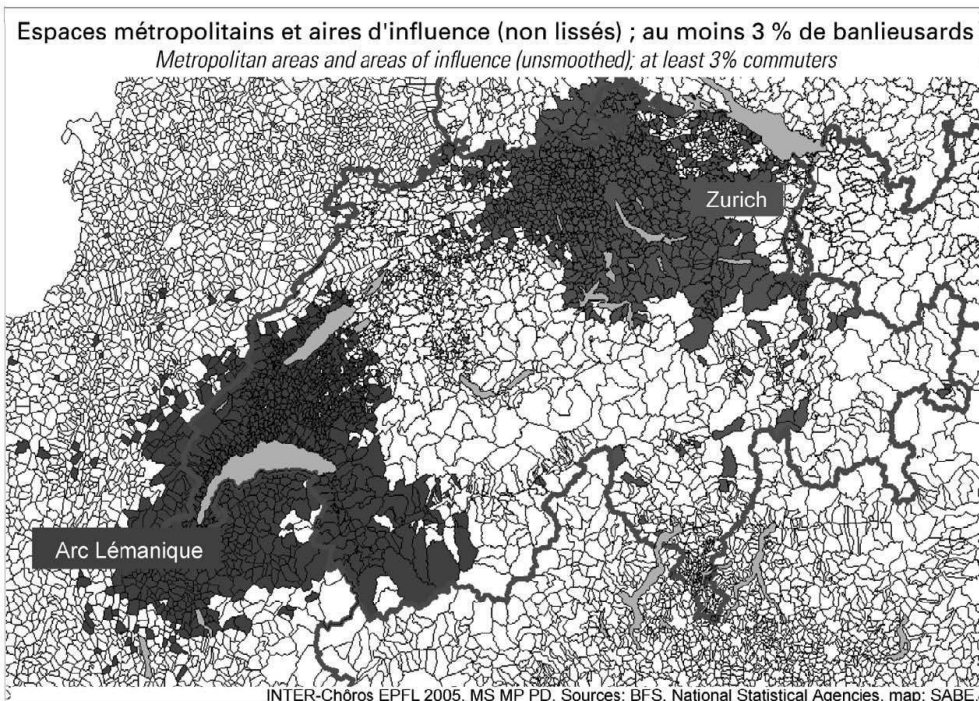
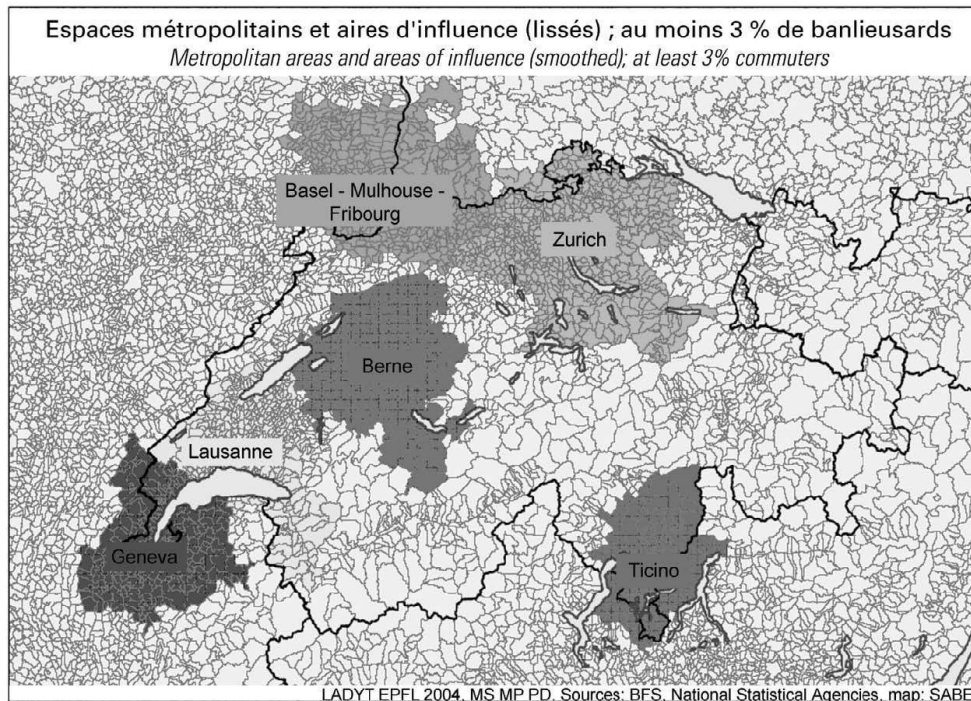
## La logique spatiale

- 6 Le développement spatial est également le cadre de changements significatifs, contrastes de puissance et de richesse entre les aires urbaines et rurales, et contrastes également entre métropoles. Les politiques de développement régional servent alors d'intermédiaire entre le dynamisme économique et les capacités pour les acteurs régionaux d'orienter et d'adapter localement ce développement.
- 7 Avec le temps, les grandes évolutions prennent place dans un contexte de centralisation de la production et des structures de décisions, et le développement actuel favorise la croissance des aires métropolitaines (Fig. 1), même si des constellations socio-politiques peuvent, ponctuellement, se maintenir. Les modalités de coopération entre acteurs régionaux sont en constante redéfinition, ainsi que l'environnement socio-culturel où elles prennent place ; ceci est surtout lié à la grande hétérogénéité qui caractérise cet environnement, par exemple le fait que des éléments anciens et nouveaux coexistent. Les régions périphériques sont ré-aménagées en zones de loisirs, et perdent progressivement



leurs fonctions et leur poids économique traditionnels. À travers un tel changement structurel, des petites villes et des zones rurales perdent leur patrimoine et leur identité, ainsi que la qualité de vie correspondante.

- 8 Figures 1 et 2. La hiérarchie urbaine en Suisse. Un modèle de 6 zones métropolitaines a remplacé un modèle précédent, avec 12 pôles métropolitains. Si la concentration de services de haute qualité continue, ce modèle devrait bientôt être lui aussi dépassé par un modèle à 2 zones métropolitaines, montré également dans ce scénario.



12-, 6-, 2- Dessemondet, Perlik, Schuler, 2005.

## Ces logiques impliquent des aspects normatifs

- 9 L'analyse des trois logiques, politique, économique et spatiale, montre que ces thématiques impliquent des éléments normatifs. Ceci est aussi vrai pour la logique économique, qui est soumise à des paradigmes en perpétuel changement pesant sur les orientations, les intérêts, les investissements.
- 10 L'augmentation du trafic en Europe est donc le résultat :
  - d'une division spatiale à grande échelle du travail, conséquence de nouveaux modèles économiques et technologiques ;
  - et aussi d'un accroissement de la mobilité et d'une amélioration des conditions de vie, conséquences des transformations culturelles et sociales.
- 11 Certains bénéficient du trafic alors que d'autres en souffrent : la société ne peut pas faire la part entre le trafic « nécessaire » et le trafic « inutile ». L'augmentation du trafic n'est ni illogique, ni abusive, mais correspond au modèle actuel de production et de distribution planétaire. Ce modèle est productif – et ceci aussi longtemps que les options sont partagées par tous, et que ses impacts économiques, sociaux, culturels et écologiques sont acceptés.
- 12 Les trois logiques sont intégrées dans des systèmes sociétaux et institutionnels, appelés *régimes* dans la théorie française de la régulation. D'un côté, il y a un *régime d'accumulation*, définissant les conditions technologiques, l'organisation de la production, ainsi que les impacts et les risques potentiels ; d'un autre côté, il y a le *régime de régulation* qui définit la répartition des valeurs ajoutées et identifie localement les atouts et les impacts. Ces régimes se réfèrent toujours à deux alternatives à long terme ouvertes aux acteurs collectifs : de tels régimes peuvent être orientés soit vers une logique de compétition, soit vers une logique plus redistributive. Ces régimes peuvent dès lors accentuer des hiérarchies régionales ou privilégier des modalités équitables de développement régional. Ces choix déterminent largement l'influence respective de groupes d'acteurs ou de régions au sein de l'Union Européenne.

## Conflits d'objectifs et changements de préférence

- 13 Même au sein de régimes stables, des conflits peuvent se développer et des changements se produire. Les documents de l'Union Européenne en matière de trafic indiquent un large éventail de positions, et ceci plus spécialement dans la période située entre le Traité de Création de la Communauté Européenne en 1957 et le Livre Blanc sur le Trafic de 2001. Ces documents mettent en évidence les contextes pendant lesquels ces documents ont été conçus et les manières assez divergentes qu'avaient les États Membres de percevoir les problèmes. Des conflits d'objectifs, des intérêts qui se télescopent, ou des changements de préférence conduisent à une grande diversité de procédures décisionnelles, qui dans le même temps, enrichissent les méthodologies.
- 14 Un exemple de ces conflits d'objectifs est la divergence entre pays privilégiant la production de biens et les activités de recherche et de développement et les pays privilégiant des activités commerciales (voir encadré 1).



## Encadré 1 : Imports parallèles de produits pharmaceutiques

Des négociants spécialisés dans le domaine pharmaceutique importent ou ré-importent des médicaments aux droits protégés entre pays de la Communauté Européenne. Cette pratique est rentable en raison des prix contrôlés des médicaments dans certains pays. Ceci permet de maintenir des prix bas et ainsi d'assurer le fonctionnement du système de protection médical des pays concernés. L'importation ou la ré-importation de tels médicaments dans des pays où le prix des médicaments est plus élevé permet de dégager un bénéfice. Pour cette raison, des stocks de médicaments sont achetés à des pays étrangers, transportés dans le pays d'importation, réconditionnés dans de nouveaux emballages, puis adaptés aux réglementations stipulées par les lois nationales. En Suisse, ceci est interdit car, bien que la protection de licence expire au niveau national dès que le propriétaire lance son produit sur le marché, cette protection de licence s'applique toujours pour les importations extérieures (principe « d'épuisement national »). Ceci protège les propriétaires des licences et sert l'intérêt de la Suisse en tant que lieu de Recherche À l'intérieur de l'Union Européenne, les importations parallèles sont obligatoires. Bien que ceci ait été créé originellement dans l'intérêt du Marché Unique Européen, maintenant ce sont les réductions de coûts dans le secteur de la Santé qui en sont la raison principale. Cette démarche est possible car les protections de licence sont « épuisées régionalement » : si un produit protégé par une licence est introduit sur le marché d'un des États Membres (« région »), la protection de ce propriétaire de licence contre des importations non souhaitées depuis un autre État Membre de l'Union Européenne expire dans tous les autres États Membres de l'Union Européenne (« région »). Cependant, ceci s'applique toujours à des importations non souhaitées depuis des pays non-membres de l'Union Européenne. La question doit donc être posée avec une approche sociétale : Est-ce que le simple reconditionnement de médicaments contribue à une productivité accrue (argument : la concurrence joue pour le bien de la santé publique) ou le gaspillage économique (si l'on considère qu'il n'y a pas création de nouvelles valeurs de consommation et que la valeur ajoutée s'annule par elle-même) ? Il existe des études qui stipulent clairement que les bénéfices se feront pour le secteur du négoce et non pour les consommateurs (NERA/SJ BERWIN&CO/IFF-RESEARCH, 1999).

## Débrider le flot du trafic dans un contexte de post-fordisme

- 15 Si les contradictions internes et externes deviennent trop importantes, même des conditions sociales stables (compromis social, gestion des risques, modèles de consommation) ne sont plus soutenables. Un changement de régime se produit alors. Un tel changement de paradigme a eu lieu dans le milieu des années 1970, après trente années de croissance économique ininterrompue. Jusqu'alors, le modèle qui prévalait consistait à dissiper les conflits sociaux en redistribuant les gains de la productivité, dans tous les groupes sociaux et dans toutes les régions, en accord avec un contrat social négocié. Brusquement, il est apparu clairement que les autres ressources devenaient limitées. Des qualités biophysiques ont pris une valeur propre et devaient dès lors être gérées dans un souci d'efficacité. Ceci a eu pour conséquence le remplacement d'un modèle de distribution équitable des acquis sociaux et des infrastructures techniques, par un modèle de forte différenciation, prônant l'équivalence et non plus l'équité. Même le principe d'équivalence a été récemment remis en question : le processus des « villes rétrécies » en Allemagne orientale a été l'occasion pour les autorités planificatrices allemandes d'annoncer qu'il ne sera pas possible de maintenir partout l'équivalence (BBR, 2004), bien que cette orientation soit en contradiction avec la Constitution allemande.
- 16 Une des conséquences de la crise économique a été le redéploiement des investissements industriels vers des secteurs économiques à fort taux de retour sur investissement et une réorganisation de la production, mieux connue sous le terme de globalisation. La séparation géographique des fonctions a augmenté une fois de plus, couvrant de plus en plus grandes distances, c'est-à-dire la planète dans son ensemble (encadré 2).

**Encadré 2 : Macro-tendances significatives d'un changement de régime, d'un modèle Fordiste à un modèle post-Fordiste 1975 – 1995**

- La crise de 1973 a été gérée au moyen de solutions techniques et organisationnelles, de ce fait améliorant la productivité ; il en résulta une augmentation et non une limitation du trafic.
- La protection nationale du négoce est suspendue par le biais d'accord internationaux. Les investissements étrangers directs et les fusions trans-nationales augmentent, provoquant ainsi des échanges et facilitant la mobilité personnelle.
- La validité nationale des systèmes sociaux, avec sa balance régionale, est démantelée. Les liens territoriaux sont relâchés, les marchés du travail et des marchandises sont élargis.
- Après des résistances initiales, les nouvelles technologies de l'information et des communications ont été acceptées et accélèrent les réseaux, la pénétration culturelle et les échanges de marchandises.
- De nouvelles valeurs socio-culturelles comme la consommation et la protection des paysages apparaissent et sont en compétition avec les biens de consommation traditionnels, créant par là même des divisions fonctionnelles du travail à grande échelle entre les différentes régions.
- La demande de transparence et de contrôle des choix augmente à tous les niveaux et intensifie les interactions et les contacts personnels entre acteurs différents.
- Les recherches de différenciation et d'unicité sont utilisées comme des armes contre la dégradation de la production (concernant aussi bien les produits que les régions) et entraînent des transports de biens de plus petite taille, plus fréquents et sur de plus longues distances.
- Le modèle de développement équitable (régional et social) est abandonné au nom d'arguments économiques autant que socioculturels, provoquant des migrations supplémentaires.

- 17 Dans les années 1970, le changement de régime a été provoqué par le manque de ressources énergétiques. Il faut noter la manière avec laquelle le nouveau régime d'accumulation du post-Fordisme a permis des économies d'énergies grâce aux moyens technologiques et dans le même temps débridé la consommation totale d'énergies fossiles, le tout sans aucune contre-mesure. Cette contradiction reste non résolue à ce jour et a été constamment exacerbée par la prise de contrôle militaire de ressources énergétiques depuis 1990.

### **Une réduction effective du trafic ne peut se faire sans un changement de régime**

- 18 L'argumentation a jusqu'alors montré que les logiques existantes sont à la fois cohérentes et contradictoires entre elles. Dans leur cohérence, ces logiques prouvent que le trafic et ses impacts sur les régions affectées sont partie intégrante de régimes stables, qui créent des gagnants et des perdants à l'échelle régionale. Les contradictions mises en lumière montrent que des arrangements sociétaux sont susceptibles de changer. Au fil des modifications dans les choix de modes de transports, on constate que la position actuelle de l'Union Européenne en terme de trafic est plus différenciée qu'auparavant ; le Livre Blanc sur le Trafic contient des mesures pour freiner l'augmentation du trafic. Cependant, les dernières décennies ont montré que les effets du trafic sont devenus particulièrement négatifs lorsque l'on est passé d'un modèle fordiste à un modèle postfordiste. Ainsi, personne ne peut affirmer résoudre durablement les problèmes de transport, en se contentant de solutions techniques et d'une redistribution modale. Si les outils techniques et les délocalisations sont vitaux pour le moyen terme, ils créent dans le même temps de nouveaux besoins en transport. Dans le long terme, le but devrait être au contraire de réduire les transports afin d'économiser les ressources, l'espace et les heures



de travail (les impacts de la mobilité forcée) et également de se conformer au Protocole de Kyoto.

- 19 Une réduction efficace du trafic exige de modifier en profondeur les relations entre les acteurs sociétaux pertinents et, consécutivement, un changement de régime : « *comment produire* », mais aussi « *comment partager les atouts et les contraintes* ».
- 20 Ceci serait un processus long, tout comme l'ont été les changements amenés par le passage d'un modèle fordiste à un modèle post-fordiste - plus de 20 ans, dans le cas de la Suisse (Schuler, Perlik, Pasche, 2004).

## Les conditions structurelles permettant des régimes économes en énergie

### La logique politique

<i>La Situation Actuelle</i>	<i>Un Scénario Possible</i>
Dans l'intérêt de l'intégration Européenne et du marché unifié, des conflits d'objectifs, comme la mobilité ou l'équivalence régionale, apparaissent.	Le processus d'unification européenne est consolidé. Le Marché commun fonctionne et il est généralement accepté à cause du principe de responsabilité sociale. Il n'a donc pas besoin d'être imposé comme un principe politique.
	D'autres règles institutionnelles, qui intègrent mieux le coût des distances (construction des infrastructures, énergie, temps de travail) peuvent avoir la priorité et ainsi réduire les écarts de soutenabilité, en terme de ressources, sécurité, relations sociales, droits de l'homme et marché de l'énergie.
	Un changement des règles institutionnelles réduit la polarisation entre les régions de décision et les régions d'exécution. Les phénomènes de chevauchement peuvent mettre à mal l'efficacité immédiate mais ces redondances réduisent aussi des risques liés à la concentration.

### La logique économique

<i>La Situation Actuelle</i>	<i>Un Scénario Possible</i>
Les facteurs antérieurs de localisation des activités disparaissent et celles-ci sont soit relocalisées, soit abandonnées. De nouveaux secteurs spécialisés, à forte valeur ajoutée, sont implantés dans les zones métropolitaines. Les distances entre unités d'un même réseau augmentent et la mobilité des personnes et des biens est intensifiée.	Des normes écologiques et sociales sont établies à un niveau global, par des accords internationaux. Le critère de coût n'est plus prédominant pour des relocalisations ou les approvisionnements et les transports sont surtout sollicités pour les échanges de nouveaux produits.
	Des accords globaux permettent de promouvoir des systèmes régionaux de production avec des caractéristiques spécifiques et des conditions de production plus difficiles (agriculture, artisanat de proximité, industrie) au nom de raisons sociales et culturelles.
	La résistance sociétal contre la puissance écrasante de certains groupes industriels sur le marché n'est plus condamnée comme une attitude protectrice mais est interprétée comme une volonté de participation et d'innovation.

## La logique de développement spatial

<i>La Situation Actuelle</i>	<i>Un Scénario Possible</i>
L'Europe expérimente un boom de la centralisation pour répondre à la compétition mondialisée. De nouvelles fonctions sont assignées à des zones à faibles densités de population, que ces zones l'acceptent ou non.	<p>Le concept polycentrique de développement régional de EUREK (CE, 1999) est mis en place avec succès et renforce la position fonctionnelle des agglomérations de taille moyenne et des régions à faible densité.</p> <p>La densité spatiale et la diversité socio-culturelle sont promues comme des qualités pour des processus d'innovation. Ceci implique de rediscuter les modes de régulation du marché foncier et d'utilisation de l'espace.</p> <p>Comme le dernier changement majeur de paradigmes a remplacé le modèle de développement régional équitable par un modèle de différenciation, un nouveau changement de régime se focalise sur la distribution équitable des atouts et des contraintes.</p>

## Cinq recommandations pour les régions des corridors de transit

- 21 *Perspective à long terme* : L'orientation vers de nouvelles régulations est seulement possible sur des bases durables. Comme l'exemple de la Suisse le montre, les effets peuvent être visibles de manière très retardée. Les futurs changements doivent donc être initiés dès maintenant.
- 22 *Capacité à agir* : L'amélioration de la qualité de vie ne peut être couronnée de succès que si l'économie locale progresse à un rythme minimal et si un nombre suffisant d'habitants peut se faire entendre dans le débat environnemental à l'échelle européenne.
- 23 *Gain de compétences* : Les régions concernées ont besoin de réinventer en permanence leur droit à exister. Une possibilité serait de reformuler en termes positifs les problèmes et les nuisances et d'utiliser ceci pour acquérir de nouvelles connaissances et compétences propres, par exemple en investissant dans la recherche et le développement dans le domaine des transports.
- 24 *Division du travail* : La division du travail existant actuellement en Europe doit être prise en compte. Ce serait un désastre écologique et social si l'une des deux principales régions industrielles et émettrices de trafic – l'Italie du Nord et l'Allemagne du Sud – déclinait économiquement. Et il est plus qu'inacceptable (comme ceci a été statué à la conférence de Lucerne) d'espérer un retour à des économies et des modes de vie « autarciques ».
- 25 *Des liens régionaux* : Les zones rurales ont souvent sauvegardé leur identité, et dans de nombreux cas, continuent à le faire à travers l'agriculture, l'artisanat ou l'industrie. Ce serait une erreur de les affaiblir encore. Les régions ont toujours besoin d'attirer un minimum de nouveaux habitants et d'activités économiques, pas seulement des touristes. C'est pour cela qu'il est important de renforcer les structures urbaines dans les zones de montagne.

## BIBLIOGRAPHIE

- ARE, OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, 2005. – *Rapport sur le développement territorial*. Berne.
- BBR, BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG, 2004 (February). – *Informationen aus der Forschung des BBR* Nr.1.
- COMMISSION EUROPÉENNE, 1999. – *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire*. Luxembourg.
- COMMISSION EUROPÉENNE, 2001. – *Livre blanc sur la politique européenne des transports*. Luxembourg.
- COMMISSION EUROPÉENNE, 2004. – *Troisième rapport sur la cohésion économique et sociale*. Luxembourg.
- CREVOISIER O., CORPATAUX J., THIERSTEIN A., 2001. – *Intégration monétaire et régions : des gagnants et des perdants*. Paris.
- DESSEMONTET P., PERLIK M., SCHULER M., 2005. – Metropolitan regions based on 3%commuter threshold (6-centre model). In: Blöchliger, H. *Baustelle Föderalismus*. Zürich.
- DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE, 2004. – *Importations parallèles et droit des brevets. Épuisement régional*. Rapport du Conseil fédéral du 3 décembre 2004 en réponse au postulat 03.3423 de la CER-CN ainsi qu'aux postulats 04.3164 et 04.3197. Berne.
- EISINGER A., SCHNEIDER M., eds., 2005. – *Stadtland Schweiz Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz*. 2<sup>nd</sup> ext. ed., Basel.
- EXPERTENKOMMISSION « ÜBERPRÜFUNG UND NEUKONZEPTION DER REGIONALPOLITIK », 2003. – *Neue Regional politik (NRP)*. Zürich.
- FLÄMIG H., HESSE M., 1998. – « Der Verkehr als Gegenstand raumbezogener Forschung: Theoretische Überlegungen zur Bedeutung der Transport- und Transaktionskosten ». *Geographische Zeitschrift*, Vol. 86, no. 4, pp. 225-235.
- ISENMANN T., 1999. – « Szenarien des Verkehrs durch die Alpen, 2000 ». In: G.P. Torricelli, T. Scheurer: *I trasporti e la mobilità. Atti della 5a Giornata nazionale della ricerca alpina*. Lugano 18/19-11-1999. Report of PNR 41 « Trasporto e ambiente », Atti T4. Bern, pp. 29-37.
- NERA/SJ BERWIN&CO/IFF-RESEARCH, 1999. – *The Economic Consequences of the Choice of Regime of Exhaustion in the Area of Trademarks*. Final Report for DG XV of the European Commission. London.
- NORDREGIO, 2004. – « Mountain Areas in Europe: Analysis of Mountain Areas in the European Union and in the Applicant Countries ». Chapter 7, pp. 105-146. Luxemburg.
- PARLEMENT EUROPÉEN : Conseil Europeen Lisbonne 23 et 24 mars 2000.– Conclusions de la Presidence. [http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1\\_fr.htm](http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_fr.htm).
- PERLIK M., 2006. – *Europäische Integration und räumliche Differenzierung. Auswirkungen der politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen auf Mobilität, Güterproduktion und den Verkehr durch die Alpen* [Intégration européenne et différenciation spatiale. Conséquences des conditions politiques et économiques sur la mobilité, la production de biens et le trafic transalpin]. Commanditée par

l'Agence fédérale pour l'environnement, Département de l'Air et Nuisance. Bozen. Bolzano-Bozen.

PERLIK M., 2006. – « The Specifics of Amenity Migration in the European Alps ». In: L.A.G. Moss, ed.: *The Amenity Migrants: Seeking and Sustaining Mountains and their Cultures*. Wallingford, UK/Cambridge, USA.

PERLIK M., MESSERLI P., 2001. – « Neuere Ansätze der Regionalentwicklung und ihre Implementierung in nationalen und internationalen Entwicklungsprogrammen ». Study on behalf on the State Secretary for economic affairs (seco), « Gruppe 80 » – Flankierende regionalpolitische Massnahmen.

PUMAIN D., 1997. – « Pour une théorie évolutive des villes ». *L'Espace géographique*, no. 2/ 97, pp. 119-134.

RÖSCHEL G., SAMMER G., 1999. – « Erreichbarkeit der Städte im Alpenraum – Erfordernis für die Zukunft oder Anfang vom Ende? ». In: M. Perlik, W. Bätzing, eds.: *L'avenir des villes des Alpes en Europe/Die Zukunft der Alpenstädte in Europa*. *Revue de Géographie Alpine*, no. 2/1999 and *Geographica Bernensia* P36, pp. 77-88, 1999.

SCHMID C., 2005. – « Netzwerke - Grenzen - Differenzen: Auf dem Weg zu einer Theorie des Urbanen ». In: R. Diener et al : *Die Schweiz - ein städtebauliches Porträt*, pp. 163-223.

SCHULER M., PERLIK M., PASCHE N., 2004. – *Non-urbain, campagne ou périphérie - où se trouve l'espace rural aujourd'hui ?* Office fédéral du développement territorial (ARE), Bern.

## ANNEXES

### Lois et ordonnances

#### *Union Européenne*

- EU Community Agreement (Consolidated Version of the Founding Agreement of the European Community)
- White Paper on Traffic
- Council resolutions of Lisbon, Resolution 1692/96 Trans-European Networks
- 3<sup>rd</sup> Report on Economic and Social Cohesion (Cohesion Report)
- SDEC (1999)
- EU-Mountain Study (NORDREGIO, 2004)

#### *Convention Alpine*

- Framework Agreement and Traffic Protocol

#### *Suisse*

- Federal Constitution, incl. articles for the protection of the Alps (Alpine Initiative),
- Law on Spatial Planning (RPG),
- Law on Investment Assistance (IHG),
- New Regional Policy (EXPERTENKOMMISSION, 2003)
- Report on Spatial Development (ARE, 2005)



- Federal Law on the Transfer of Transalpine Heavy-duty Traffic to Railways of October 8<sup>th</sup> 1999.

*Allemagne:*

- Basic Law (Grundgesetz) und Law on Spatial Development (ROG)

## NOTES

1. Pour plus de détail, se reporter à la bibliographie.
2. Informations de la DG C II de l'UE dans la version beta du « EU's 7th Research Framework Programme ».

## RÉSUMÉS

Dans les régions alpines, deux intérêts contradictoires coexistent. Une part de la population se plaint du manque d'accessibilité et de mobilité, l'autre part de la population est correctement desservie par les axes routiers internationaux mais en subit des nuisances importantes. Ces régions argumentent qu'une bonne part de ces transports est superflue, voire inutile. Cet article rend compte d'une étude qui s'est intéressée aux points suivants : 1 - Est-ce que des transports superflus ou inutiles pourraient être déplacés sans être remplacés ? 2 - Est-ce que les politiques fondées sur des redistributions modales ou sur le marché, comme la tarification des passages, sont suffisantes pour réduire les transports et leurs impacts ? 3 - Sous quelles conditions le transport peut-il être réduit de la manière la plus complète ? Des réponses sont proposées ici en analysant trois champs pertinents pour comprendre l'augmentation du trafic : la logique politique, la logique économique, et la logique de développement spatial. Ces logiques sont interprétées selon une approche régulationniste. Chacune a son application en terme d'arguments normatifs. Néanmoins, il y a des contradictions entre les différents objectifs sociétaux et/ou politiques et les objectifs économiques, et plus particulièrement entre la recherche de compétitivité et le respect de conditions de vie équitables entre les différentes régions. De telles contradictions peuvent être expliquées par les processus d'unification européenne, par les intérêts divergents entre les acteurs majeurs et par les changements de valeur des trente dernières années, qui peuvent être caractérisés comme un changement de régime. Les trois logiques sont le fruit de rapports sociaux et sont donc sujettes à des changements sur le long terme par les acteurs. Selon les principes du développement durable, à un niveau global, et dans l'intérêt des régions concernées, des solutions plus radicales en terme de régime accumulatif revisité ou de régime régulateur, doivent être considérées et validées sur le long terme.

In the Alpine regions, two conflicting interests exist: One part complains about a lack of accessibility. The other part is connected to international roads and is mainly affected by the impacts of transalpine traffic. These regions frequently argue that a great deal of such transports are superfluous or needless. This article is based on a study which discusses the following questions: 1 - Is there any needless transport that could be removed without substitution? 2 - Are strategies of changing modal split or market solutions as road pricing sufficient to reduce transport and its impact? 3 - Under what conditions may transport be reduced in a more

comprehensive manner? Answers are given by analysing three fields relevant for traffic growth in their internal coherence: the political logic, the economic logic, and the logic of spatial development. They are interpreted within a regulationist approach. But there are contradictions within different primary societal/political goals as well as between these goals and economic ones, especially the contradiction between competitiveness and equal living conditions in different regions. Such contradictions can be explained by the process of European unification, by the different interests of the most important stakeholders, and by the change of values in the last 30 years that may be characterised as a regime change. The three logics are man-made rapports and therefore subject to change by the stakeholders in the long run. According to the concept of sustainable development on a global level and in the interest of the regions concerned, more radical solutions within the meaning of a revisited regime of accumulation and regulation respectively, should be considered, which may be valid in the long run.

## INDEX

**Mots-clés** : cohésion régionale, forces motrices de mobilité, intégration européenne, régimes institutionnels

**Keywords** : driving forces of mobility, European integration, institutional regimes, regional cohesion

## AUTEUR

**MANFRED PERLIK**

Académie autrichienne des Sciences-Recherche sur la Montagne, Homme et Environnement  
Technikerstr. 21a, Otto Hittmair-Platz 1 – A-6020 Innsbruck.  
manfred.perlik@oeaw.ac.at